Agriculture et Agroalimentaire Canada | Agriculture and Agri-Food Canada

Le Bulletin bimensuel

Le 27 octobre 2006 Volume 19 Numéro 15

LE BIODIÉSEL

La production et l'utilisation de biodiésel à l'échelle mondiale ont connu une forte croissance en raison des préoccupations environnementales accrues, de l'incertitude concernant la sécurité des réserves de pétrole brut, du surplus mondial de graines oléagineuses et des différentes subventions et politiques gouvernementales favorables consécutives à la hausse des prix des combustibles minéraux. La consommation de biodiésel a augmenté considérablement dans les pays de l'Union européenne 25 (EU-25) et aux États-Unis et elle devrait croître au Canada. Toutefois, toute croissance additionnelle du secteur mondial du biodiésel devrait être limitée par la pénurie de graines à forte teneur oléagineuse et le surplus de tourteau de protéines et de glycérol. Pour répondre à la demande prévue en biodiésel et maintenir ses marchés actuels, le Canada devra accroître sa production de soja et de canola tout en augmentant la teneur en huile de ce dernier. Pour atteindre cet objectif, il faudra améliorer le rendement et resserrer la rotation des cultures. Ce numéro du *Bulletin bimensuel* examine quelques-uns des enjeux associés à l'expansion du marché du biodiésel.

UN APERÇU

Le biodiésel est un combustible transformé, équivalent au diésel, qui provient de sources biologiques, notamment le suif, la graisse jaune et les huiles végétales. La charge d'alimentation du biodiésel varie selon les régions. En Amérique du Nord, les sources les plus courantes de biodiésel sont actuellement l'huile de soja ou la graisse jaune et le suif, tandis qu'en Union européenne, la principale source est l'huile de colza. En Asie, la recherche se concentre sur la fabrication de biodiésel avec de l'huile de palme.

Le biodiésel a été produit pour la première fois en 1853 par les scientifiques E. Duffy et J. Patrick, soit bien avant le premier moteur diésel. En 1893, Rudolf Diesel a fait fonctionner le premier moteur avec de l'huile d'arachide; cette huile n'est pas, à proprement parler, un biodiésel, mais il s'agit d'une huile végétale. En souvenir de cet événement, on célèbre la Journée internationale du biodiésel le 10 août.

À l'époque moderne, ce sont des coopératives agricoles autrichiennes qui, dans les années 1980, ont été les premières à s'intéresser à la production de biodiésel. La première installation industrielle, d'une capacité annuelle supérieure à 10 000 mètres cubes, a ouvert ses portes en 1991 à Aschach. Dans les années 1990, d'autres usines se sont installées dans de nombreux pays européens. En 1998, 21 pays possédaient des projets commerciaux relatifs au biodiésel.

La récente croissance du secteur du biodiésel a été soutenue par la hausse des prix du pétrole brut. À la fin des années 1990, le prix moyen du pétrole brut sur les marchés internationaux variait autour de 20 $US par baril en dollars de 2004. Les prix ont ensuite augmenté fortement en raison de la demande accrue découlant de la croissance économique rapide de l'Asie, du bas niveau des stocks américains, de la réduction de la production des pays producteurs et exportateurs de pétrole ainsi que des perturbations de la production au Venezuela, en Iraq et aux États-Unis à la suite de l'ouragan Katrina. Dans la foulée de Katrina, les prix ont atteint un sommet à 75 $US par baril au New York Mercantile Exchange; actuellement, ils tournent autour de 60 $US le baril.

LA SITUATION

L'Union européenne : le chef de file mondial de la production de biodiésel

L'UE-25 est le chef de file mondial du secteur du biodiésel. Son industrie du biodiésel a quadruplé depuis le milieu des années 1990, et sa production annuelle était légèrement supérieure à 3,2 Mt (3,6 milliards de litres) en 2005, comparativement à 1,9 Mt en 2004. Beaucoup de grandes usines de biodiésel et installations de trituration ont été construites en Allemagne, en France et aux Pays-Bas. La construction de ces usines a fait augmenter le commerce du colza et de l'huile de colza à l'intérieur de l'UE. Tout indique que d'autres usines ouvriront leurs portes dans un proche avenir.

La croissance de la production de biodiésel est soutenue par les préoccupations environnementales grandissantes, dont la grande quantité d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et de particules. Le biodiésel est considéré comme une solution partielle, car, selon les essais, le passage au biodiésel et l'installation d'un convertisseur catalytique peuvent réduire les émissions de monoxyde de carbone de 53 %, celles des hydrocarbures de 81 % et celles des particules produites par le pétrodiésel à forte teneur en soufre, de 81 %.

La croissance du secteur du biodiésel de l'UE-25 est également encouragée par une multitude de réformes réglementaires. En 1992, des réformes ont été introduites dans la politique agricole commune afin de réduire les vastes surplus de beurre et de vin, une situation devenue inacceptable sur le plan politique. L'une de ces réformes prévoyait la mise de côté de terres consacrées exclusivement à la culture de plantes non alimentaires. En 2000, environ un million d'hectares (Mha) de terres réservées servaient à faire pousser des plantes pour la production de biocarburants, dont approximativement 700 000 ha pour le colza.

Environ 80 % du biodiésel produit dans les pays de l'UE-25 provient de l'huile de colza. Par conséquent, la demande de biodiésel joue un rôle déterminant sur les marchés du colza et de l'huile de colza. Les normes de réglementation sur les biocarburants de l'UE-25 limitent l'utilisation de l'huile de soja à un mélange de 20 % à 25 % selon l'indice d'iode.

La demande en colza a entraîné l'expansion des terres de culture de colza. Cette augmentation et les conditions météorologiques et de croissance favorables ont mené à des récoltes records de colza en 2004-2005 et en 2005-2006. Toutefois, la demande en colza a dépassé la capacité de production, ce qui a entraîné une hausse des importations de colza et de l'huile de colza et une diminution des exportations.

Étant donné le faible niveau constant des marges du soja par rapport à celles du colza, les

BIODIÉSEL : FACTEURS DE CONVERSION COMMUNS

Biodiésel	1 L pèse 0,880 kg
Huile de canola	1 L pèse 0,917 kg
Canola	1 t donne 0,42 t d'huile de canola
Carburant diésel	1 L pèse 0,85 kg

Nota : Les facteurs de conversion varient selon la source.
Source : SIMetric.Co.Uk, AAC

Canada

É.-U. : PRODUCTION DE BIODIÉSEL SELON LA MATIÈRE PREMIÈRE	
Charge d'alimentation	**Litres l'hectare**
Soja	375
Canola/Colza	1 000
Moutarde	1 300
Jatrophe	1 590
Huile de palme	5 800
Algues	95 000
Source : United States Department of Energy	

triturateurs de l'Europe du Nord se concentrent de plus en plus sur la trituration de colza. En Europe méridionale, on s'intéresse de plus en plus à la trituration du soja qu'il est possible de produire à l'intérieur de la région.

La production de biodiésel de l'UE-25 a récemment pris un nouvel élan, car des règlements précisent désormais des quantités cibles minimales de biocarburants dans le plan d'action de la Commission. Selon le plan, la part de marché des biocarburants doit passer de 2,0 % en 2005 à 5,75 % en 2010. Jusqu'à présent, il s'agit de cibles plutôt que d'exigences minimales.

Les États-Unis : une croissance rapide de la capacité de production de biodiésel

Aux États-Unis, la production de biodiésel a triplé en 2005 pour atteindre 75 millions de gallons, soit 288 millions de litres, comparativement à 25 millions de gallons (Mgal) en 2004. Cette croissance s'explique en grande partie par le crédit d'impôt pour les mélangeurs de l'*Energy Bill* qui prévoit une subvention de 1 $US par gallon pour soutenir la production de biodiésel à partir d'huile végétale et de 0,50 $ le gallon pour le biodiésel issu du suif. Actuellement, les États-Unis comptent environ 80 usines de biodiésel en exploitation, en construction ou en cours d'élaboration. On annonce presque quotidiennement la construction de nouvelles usines.

L'intérêt des États-Unis pour le biodiésel remonte au *Clean Air Act* de 1990 ainsi qu'aux règlements exigeant la réduction de la teneur en soufre du carburant diésel et des émissions d'échappement des diésels. L'*Energy Policy Act* de 1992 avait pour but de remplacer 10 % des carburants par d'autres substances qui ne sont pas à base de pétrole avant 2000 et il haussait cet objectif à 30 % pour l'an 2010. En 1995, 10 % de tous les véhicules fédéraux devaient utiliser des carburants de remplacement afin de donner l'exemple aux secteurs privés de l'automobile et des combustibles.

Actuellement, beaucoup de chercheurs tentent de trouver des cultures adéquates et d'améliorer le rendement en huile pour produire du biodiésel. Selon les rendements actuels, il faudrait de très vastes quantités de terres et d'eau douce afin de produire assez de biodiésel pour remplacer complètement les combustibles fossiles.

Dernièrement, une entreprise de Marlborough, en Nouvelle-Zélande, a annoncé qu'elle avait produit industriellement du biodiésel à partir d'une algue spécialisée cultivée dans un bassin d'égout local. Des recherches antérieures sur les espèces aquatiques, réalisées par l'Office of Fuels Development du Department of Energy des États-Unis, ont permis de produire du biodiésel à l'aide de variétés d'algues spécialisées, dont certaines atteignaient un rendement en huile de plus de 50 %. Selon les études, les États-Unis pourraient théoriquement satisfaire à sa demande de 141 milliards de gallons de carburant équivalent au diésel avec des algues cultivées dans une étendue d'eau d'environ 4 Mha située à un endroit très ensoleillé, comme le désert de Sonora. À titre de comparaison, la production de biodiésel à partir de soja ou de canola exigerait respectivement une superficie équivalente à 200 % ou à 66 % des terres américaines cultivées.

Le Canada : le début de la croissance de la production de biodiésel

La production canadienne de biodiésel commence à croître lentement avec une production annuelle qui devrait atteindre les 95 millions de litres (ML) en 2006-2007. À Montréal, on produit du biodiésel à partir de graisse jaune et de suif. À Oakville, en Ontario, une petite usine pilote devrait commencer ses activités. Elle utilisera une technique révolutionnaire qui permettra de réduire considérablement le coût de production. En Nouvelle-Écosse, l'huile de poisson est utilisée dans des moteurs diésel, mais on a constaté certains problèmes au niveau de la qualité. Jusqu'à présent, la plupart du biodiésel produit au Canada a été exportée aux États-Unis.

PERSPECTIVE À MOYEN TERME

La croissance de l'UE entraînera une hausse des importations de canola/colza

À moyen terme, l'UE-25 devrait consommer approximativement 9,3 Mt de biodiésel par année, mais elle n'en produit que 4,2 Mt. Cette utilisation accrue du biodiésel est principalement fondée sur le colza, et elle devrait entraîner une pénurie régionale et une hausse des importations, principalement des pays de l'ancienne Union soviétique, où la production devrait s'accroître pour répondre à la demande du nouveau marché. Les importations en provenance du Canada ne devraient toutefois pas augmenter en raison de la réglementation sur l'importation d'organismes génétiquement modifiés. L'UE devrait aussi importer plus d'huile de canola; une part importante de ce volume supplémentaire devrait provenir du Canada. En conséquence des prix élevés de l'huile de colza, le secteur des aliments de l'UE-25 devra utiliser davantage d'huile de tournesol. L'huile de tournesol était l'une des huiles les plus chères de l'UE, alors que l'huile de colza était l'une des moins coûteuses. Toutefois, la demande croissante en biodiésel impose une augmentation du prix de l'huile de colza qui est désormais plus chère que l'huile de tournesol. Par conséquent, cet écart de prix et la grande qualité de cette dernière devraient entraîner une hausse des importations d'huile de tournesol.

L'imminente surabondance de protéines aux Etats-Unis

Le secteur du biodiésel devrait croître moins rapidement aux États-Unis que dans les pays de l'UE-25 et au Canada, car les États-Unis se concentrent davantage sur la production d'éthanol. La capacité totale installée du biodiésel devrait atteindre 632 Mgal ou environ 2,09 Mt d'ici à 2007.

La majeure partie de la croissance prévue de la production de biodiésel aux États-Unis proviendra du soja, qui est formé à 18 % d'huile et à 82 % de tourteau. Selon la capacité actuelle et annoncée des usines de biodiésel, on estime à 2,15 Mt la charge d'alimentation en huiles végétales et en matières grasses, soit 20 % des huiles végétales utilisées aux États-Unis en 2004-2005.

Une forte augmentation de la trituration de soja pour répondre à la demande croissante en

RÉDUCTIONS FISCALES POUR LE BIODIÉSEL ET PARTS DE MARCHÉ VISÉES DANS LES PRINCIPAUX PAYS

	Réduction fiscale pour les biocarburants	Part de marché ou volumes visés pour les biocarburants
Canada	Exemption de la taxe d'accise fédérale de 10¢/L pour l'éthanol mélangé avec du pétrole et de 4¢/L pour le biodiésel. Autres incitatifs fiscaux dans plusieurs provinces.	Le Canada vise une teneur minimale en carburants renouvelables de 5 % dans l'essence et le diésel d'ici à 2010.
Brésil	Le total des taxes sur la valeur ajoutée, sur le carburant et autres taxes équivaut à la moitié de la valeur des taxes sur le pétrole.	Teneur obligatoire en éthanol de 20 % à 25 % dans le pétrole fossile selon la situation du marché de l'alcool.
États-Unis	Crédit fiscal fédéral de 0,52 $US par gallon d'éthanol pur. Crédit d'impôt pour les mélangeurs de 1 $US par gallon ou de 0,31 $CAN par litre. Incitatif fiscal additionnel dans plusieurs États.	La norme sur les carburants renouvelables impose l'utilisation de 7,5 milliards de gallons (28,4 milliards de litres) de biocarburants d'ici à 2012.
UE	Différentes réductions fiscales dans divers pays membres de l'UE (entre 0 % et 100 %).	Objectifs indicatifs pour la part de marché des carburants renouvelables dans le marché des carburants de transport fixés à 2 % d'ici à la fin de 2005 et à 5,75 % d'ici à la fin de 2010.
Australie	Exemption complète de la taxe d'accise sur l'éthanol-carburant et le biodiésel (0,38 $A par litre), c.-à-d. 1,75 % de la consommation totale de pétrole au niveau actuel.	Objectif national de 350 millions de litres de biocarburants d'ici à 2010.

Source : Association canadienne des carburants renouvelables

A. PRIX DE VENTE DES INGRÉDIENTS DES ALIMENTS DU BÉTAIL À CERTAINS ENDROITS (EN VRAC)

Le 30 octobre, 2006

ENDROITS	PÉRIODE DE RÉFÉRENCE	BASE DE PRIX	(1) BLÉ	AVOINE	ORGE	MAÏS	BASE DE PRIX	TOURTEAU DE SOJA 48 %	TOURTEAU DE CANOLA	ISSUES DE MINOTERIE	FARINE DE VIANDE	FARINE DE POISSON	GRAS ANIMAL	FIN GLUTEN	GROS GLUTEN	POIS FOURRAGER	LUZERNE DÉSHY	FARINE DE PLUMES
Vancouver	Le 30 octobre, 2006	FAB	192,00	S/O	178,00	185,00		271,00	175,00	140,00		1012,50	500,00					385,00
(C.-B.) (4) (7)	Le 23 octobre, 2006		192,00	S/O	178,00	185,00		266,00	175,00	140,00		1012,50	520,00					385,00
Calgary	Le 30 octobre, 2006	FAB	164,00	S/O	157,00	175,00		263,00			150,00	1100,00	430,00					350,00
(Alb.) (4)	Le 23 octobre, 2006		164,00	S/O	151,00	170,00		258,00			140,00	1100,00	430,00					370,00
Saskatoon	Le 30 octobre, 2006	FAB	140,50	178,00	130,00	165,00		266,00	S/O		160,00	S/O	430,00			140,00		360,00
(Sask.) (4)	Le 23 octobre, 2006		140,50	178,00	130,00	160,00		261,00	S/O		150,00	S/O	430,00			140,00		380,00
Winnipeg	Le 30 octobre, 2006	FAB	159,50	140,00	127,00	150,00		248,00	S/O		255,00	1112,50	515,00					380,00
(Man.) (4) (9)	Le 23 octobre, 2006		159,50	140,00	127,00	147,00		243,00	S/O		255,00	1112,50	515,00					380,00
Thunder Bay	Le 30 octobre, 2006	en-	151,50	S/O	123,65													
(Ont.) (8)	Le 23 octobre, 2006	entrepôt	144,50	S/O	122,95													
Ports des Grands Lacs	Le 30 octobre, 2006	a bord				148,65												
(É.-U.)	Le 23 octobre, 2006	bâteau				140,74												
Ports de la Baie	Le 30 octobre, 2006	en-	199,00	200,00	140,00													
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006	entrepôt	199,00	200,00	140,00													
Chatham	Le 30 octobre, 2006	rail				146,41												
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006					141,23												
Toronto	Le 30 octobre, 2006	S/O					FOB				213,00		415,00	S/O	S/O		285,00	290,00
(Ont.) (5)	Le 23 octobre, 2006										211,33		415,00	S/O	S/O		285,00	290,00
Hamilton	Le 30 octobre, 2006	S/O						262,02	S/O									
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006							253,97	S/O									
Est de l'Ontario	Le 30 octobre, 2006	FAB				139,50												
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006					134,00												
London	Le 30 octobre, 2006	FAB												340,00	75,00			
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006													340,00	75,00			
Port Colborne	Le 30 octobre, 2006	FAB								85,50				340,00	75,00			
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006									83,50				340,00	75,00			
Cardinal	Le 30 octobre, 2006	FAB												345,00	90,00			
(Ont.)	Le 23 octobre, 2006													345,00	90,00			
Montréal	Le 30 octobre, 2006		202,00	165,00	170,00	171,00		268,34	181,25	107,33	180,00	S/O	460,00	S/O	S/O		270,00	360,00
(Qc) (5)	Le 23 octobre, 2006		202,00	165,00	170,00	165,00	FOB	263,66	177,75	106,67	180,00	S/O	460,00	S/O	S/O		270,00	360,00
Trois-Rivières	Le 30 octobre, 2006	en-	216,50		159,00	173,02												
(Qc)	Le 23 octobre, 2006	entrepôt	219,50		173,00	166,43												
St-Jean (Qc) (2)	Le 30 octobre, 2006	FAB	182,00	149,33	156,00	159,78		259,50										
St-Hyacinthe (Qc)	Le 23 octobre, 2006		175,67	150,00	150,33	151,52		253,12										
Quebec	Le 30 octobre, 2006	en-	209,80	S/O	185,36	170,74		273,75	215,07									
(Qc)	Le 23 octobre, 2006	entrepôt	207,90	S/O	179,35	162,50		269,62	181,86									
Truro	Le 30 octobre, 2006	rail	252,28	S/O	226,81	194,64		296,82	214,70		277,60		631,00					290,00
(N.-E.)	Le 23 octobre, 2006		244,40	S/O	226,81	188,86	FOB	293,33	214,70		270,10		620,00					290,00
Truro	Le 30 octobre, 2006	bâteau	S/O	S/O	S/O	S/O												
(N.-E.)	Le 23 octobre, 2006	& camion	S/O	S/O	S/O	S/C												
Halifax	Le 30 octobre, 2006	en-	233,00	S/O	S/O	198,38		316,00	255,35	297,50		S/O						
(N.-E.) (6)	Le 23 octobre, 2006	entrepôt	223,50	S/O	S/O	187,60		313,00	249,15	297,50		S/O						

Source : Division de l'analyse du marché, Agriculture et Agroalimentaire Canada **S/O = sans objet** **1,00$ US = 1,1188** fermeture du 27 octobre 2006

Contact : André Doumbè, Commis aux statistiques Tél. : (204) 983-0581 Fax : (204) 983-0581 courriel: doumbea@agr.gc.ca

Les prix à Thunder Bay sont basé sur la fermeture des marchés à la Bourse des marchandises de Winnipeg

Notes: Tous les prix sont en dollars canadiens par tonne metrique et reflètent les données fournies par les répondants
Sauf indication contraire, les grades des céréales sont les suivants: blé fourrager Ouest ou Est canadien; avoine fourragère; orge no.1 Ouest ou Est canadien; mais jaune no. 2 du Canada; mais jaune no. 3 des É.-U.
Tourteau de soja à teneur protéique de 48 %. Teneur protéique du tourteau de canola selon la norme minimum de 35 %. Farine de poisson : farine de poisson blanche et/ou farine de hareng. Teneur en protéines du fin gluten est de 60 %, et de 21 % pour le gros Gluten.

(1) Blé no.3 RPOC (2) Mais canadien no. 3 ou no. 2 (3) Mais américain (4) Farine de poisson de la côte ouest à 63 % de protéines (5) Farine de poisson à 60 % de protéines (6) Farine de poisson hareng (7) Fraser Valley (8) Blé et orge (prix comptant à la Bourse des marchandises de Winnipeg) (9) Avoine 3CW

B. PRIX AU COMPTANT ET VALEURS DE REMPLACEMENT — Le 30 octobre, 2006

GRAINS DES PRAIRIES

Endroits	Base de Prix		Cette semaine 30-oct-06	Semaine dernière 16-oct-06	Mois dernier 2-oct-06	Année dernière 31-oct-05
Origine: Thunder Bay, Ont.(WCE) (2)	En entrepôt	BLÉ	173,00	160,00	150,00	115,00
(CBOT)		AVOINE	240,50	236,50	206,25	162,75
(Lethbridge)		ORGE	154,00	149,00	132,00	108,40
Destination: Ports de la Baie de (1)	En entrepôt	BLÉ	196,61	183,61	173,61	138,61
Géorgienne, Ont,		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	181,39	176,39	159,39	135,79
Montréal, Qué, (1)	En entrepôt	BLÉ	201,03	188,03	178,03	143,03
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	186,31	181,31	164,31	140,71
Moncton, N,-B,	Camion via Halifax	BLÉ	223,25	210,25	200,25	165,25
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	210,50	205,50	188,50	164,90
Truro, N,- É,	Camion via Halifax	BLÉ	217,22	204,22	194,22	159,22
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	208,00	203,00	186,00	162,40
Halifax, N,- É, (1)	En entrepôt	BLÉ	208,28	195,28	185,28	150,28
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	194,30	189,30	172,30	148,70
Stephenville, T,-N,	Rail/Camion via Sydney	BLÉ	271,63	258,63	248,63	213,63
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Melfort, SK		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
	Rail	ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Ports de la Baie de		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
Georgienne, Ont,		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
	Rail	ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Montreal, Qué,		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
	Rail	ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Moncton, N,-B,		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
	Rail	ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Truro, N,- É,		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
	Rail/Camion via Sydney	ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O
Stephenville, T,-N,		BLÉ	S/O	S/O	S/O	S/O
		AVOINE	S/O	S/O	S/O	S/O
		ORGE	S/O	S/O	S/O	S/O

Endroits	Base de Prix		Cette semaine 30-oct-06	Semaine dernière 16-oct-06	Mois dernier 2-oct-06	Année dernière 31-oct-05
MAÏS						
Origine: Ports E,U, des Grands	A/B bateau		153,94	137,16	113,06	82,02
Destination: Montréal, Qué, (1)	En entrepôt		172,98	156,20	132,10	101,06
Origine: Chicago (IL)	Rail		145,79	136,26	109,55	83,41
Destination: Montréal, Qué,	Rail		174,65	165,12	138,41	112,27
Origine: Chatham, Ont,	Rail		146,41	139,72	112,90	108,54
Destination: Montréal, Qué,	Rail		170,28	163,59	136,77	132,41
TOURTEAU DE SOJA (48 % DE PROTÉINES)						
Origine: Hamilton, Ont,	Rail		262,02	247,69	228,07	246,69
Destination: Montreal, QC	Rail		286,35	272,02	252,40	271,02
Moncton, N,-B	Rail		305,10	290,77	271,15	289,77
Truro, N,- É,	Rail		308,32	293,99	274,37	292,99
Stephenville, T,-N,	Rail/Camion via Sydney		356,95	342,62	323,00	341,62

1, Prix inclus UN mois de frais d'entreposage et d'intérêt

S/O = sans objet

2, Les prix à Thunder Bay sont basé sur la fermeture des marchés à la Bourse des denrées de Winnipeg

Source: Division de l'analyse du marché, Agriculture et Agroalimentaire Canada

Contact: André Doumbè - Commis aux statistiques Tél : (204) 983-0581 Fax : (204) 983-5524 courriel: doumbea@agr,gc,ca

Notes : Tous les prix en dollars canadiens par tonne métrique,

Sauf indication contraire, les catégones de céréales sont les suivantes: blé fourrager Ouest canadien; avoine fourragère; orge, No 1 Ouest canadien; mais jaune No 2 du Canada et mais jaune américain No 3,

Les valeurs de remplacement des céréales en No 1 entrepôt à Montréal s'appliquent également à Sorel, Trois-Rivières et Québec,

Les valeurs de remplacement sont calculées à partir des prix de ventes aux points d'origine augmentés des frais de manutention et de transport de même que, s'il y a lieu, les droits de douane et les frais relatifs au taux de change.

biodiésel à moyen terme devrait provoquer une surabondance de tourteau de soja. Cette situation et la production accrue de drêches sèches de distillerie comme coproduit de la production croissante d'éthanol forceront les États-Unis à composer avec un surplus important de tourteau de protéines qui entraînera une importante baisse des prix.

L'accroissement de la production américaine de biodiésel devrait aussi entraîner une offre excédentaire de glycérol, un sous-produit du processus de raffinage nécessaire à la transformation de l'huile végétale en biodiésel. Le glycérol qui en résulte représente 10 % de la production globale. Traditionnellement, le glycérol était considéré comme un produit de valeur, mais on s'attend que les prix dégringolent à moyen terme à mesure que l'industrie du biodiésel prend de l'expansion. Les prix pourraient tomber jusqu'à 0,05 $US la livre pour le glycérol de faible qualité alors que le glycérol de grande qualité pouvait commander autrefois des prix allant de 0,50 et 1,50 $US la livre. La production annuelle de glycérol aux É.-U. s'établit actuellement autour de 300 millions de livres (Mlb) et elle pourrait monter jusqu'à 450 Mlb si la production de biodiésel augmentait au volume plutôt modeste de 200 Mgal (800 ML) par année.

Une croissance attendue de la production canadienne de biodiésel

Selon des projections préliminaires, la production de biodiésel au Canada à moyen terme devrait augmenter et s'établir entre 0,3 et 0,4 milliard de litres afin d'atteindre l'objectif d'une teneur en biodiésel de 5 %. Des études sur le coût de production semblent indiquer que la graisse jaune et le suif sont les deux charges d'alimentation les plus économiques pour la production de biodiésel au Canada. L'huile de soja se classe au deuxième rang, et l'huile de canola est la plus chère.

Étant donné les réserves restreintes de graisse jaune et de suif, le succès de l'expansion du secteur canadien du biodiésel dépend de l'approvisionnement en canola et en soja, du marché de remplacement pour le soja et le canola à caractéristiques spécialisées et des prix des *coproduits*. On suppose que la croissance importante de la production de biodiésel au Canada repose sur l'utilisation de canola et de soja comme charge d'alimentation. Dans le cas de ces deux graines oléagineuses, les rentrées des producteurs devront dépasser considérablement celles du blé de l'Ouest canadien ou celles du maïs de l'Est du Canada pour convaincre les agriculteurs de cultiver des quantités stables de graines oléagineuses afin de satisfaire à la demande croissante du secteur des biocarburants.

Certaines études prévoient une hausse de 6 % de la production canadienne de canola d'ici à 2010 pour soutenir cette croissance.

Le Canada : les facteurs ayant une incidence sur la croissance à venir

Au cours des cinq à dix dernières années, un certain nombre d'entreprises canadiennes ont investi de l'argent dans le canola à caractéristiques spécialisées, comme les variétés « à haute teneur en acide oléique et à faible teneur en acide linoléique », qui conviennent pour les margarines, les huiles à salade et les produits de boulangerie « sans gras trans ». La prise de conscience croissante des questions d'ordre nutritionnel devrait entraîner une hausse de la demande de produits sans gras trans, ce qui engendrera un marché inversé pour ces variétés de canola à caractéristiques spécialisées. Selon les estimations, jusqu'au tiers des superficies de canola au Canada pourront servir à cultiver des variétés de canola de « spécialité » qui devraient devenir trop chères pour la production de biodiésel.

L'expansion du secteur du biodiésel fera aussi grimper l'offre et baisser les prix des coproduits comme le tourteau de protéines et le glycérol. Étant donné la faiblesse des marges bénéficiaires de la production de biodiésel, la rentabilité sera grandement tributaire de ces prix. L'expansion concurrentielle de la production d'éthanol devrait faire chuter les prix du tourteau de protéines en Amérique du Nord en raison des stocks excédentaires de drêches sèches de distillerie avec solubles et des stocks croissants de tourteau de canola. Les prix du tourteau de canola devraient diminuer à un niveau où les volumes excédentaires deviendront intéressants pour l'exportation.

Le Conseil canadien du canola prévoit que la production canadienne de canola croîtra jusqu'à 14 Mt par année pour répondre à la demande de canola destiné à l'alimentation ou à la

MONDE

CONSOMMATION DE DIÉSEL (EXEMPLE)

	2004 -2005	2005 -2006e	2006 -2007p
	.....millions de tonnes par année.....		
Utilisation mondiale de pétrodiésel	934	940 [1]	950 [1]
Utilisation de pétrodiésel de transport (60 %) [2]	561	564	570
Utilisation potentielle de biodiésel			
B2[3]	11,2	11,3	11,4
B5[4]	28,1	28,2	28,5

PRODUCTION DE BIODIÉSEL (sélection de pays)

	.....millions de tonnes par année.....		
Canada	0,000	0,023	0,086
US [5]	0.088	0.264	0,792
UE-25 [6]	1,933	3,184	S/O
Total	**2,021**	**3,471**	**S/O**

PRODUCTION D'HUILE VÉGÉTALE

	.....millions de tonnes.....		
Palme	33,9	35,5	37,6
Soja	32,5	34,3	35,3
Canola/Colza	15,7	17,2	17,9
Autre	29,1	30,2	30,5
Total	**111,2**	**117,2**	**121,2**

[1] AAC (aux fins d'illustration);
[2] 60% de l'utilisation mondiale du pétrodiésel
[3] 2 % de biodiésel; [4] 5 % de biodiésel
[5] US National Biodiesel Board;
[6] Conseil européen du Biodiésel
e : estimation; p : prévision, AAC – octobre 2006
Source : Statistique Canada

CANADA

UTILISATION DU DIÉSEL

Année civile	2004	2005	2006
	..millions de litres par année..		
Total	**25 153**	**26 289**	**26 500**
Pour transport	11 570	12 090	12 190
Scénario B2 [1]	231	242	244

PRODUCTION DE BIODIÉSEL

Campagne agricole août-juillet [2]	2004 -2005	2005 -2006e	2006 -2007p
	.....millions de litres.....		
Huile de canola	0	0	0
Huile de soja	0	0	0
Suif et graisse jaune	0	0,02	0,08

BILAN DES HUILES DE CANOLA ET DE SOJA

Campagne agricole août-juillet [2]	2004 -2005	2005 -2006e	2006 -2007p
	.....millions de tonnes.....		
Stocks de report	0,04	0,04	0,04
Production	1,52	1,75	1,82
Importations	0,17	0,13	0,13
Offre totale	**1,73**	**1,92**	**1,99**
Utilisation intérieure	0,71	0,76	0,76
Exportations	0,98	1,12	1,19
Utilisation totale	**1,69**	**1,88**	**1,95**
Stocks de fin de campagne	0,04	0,04	0,04

PRODUCTION D'OLÉAGINEUX

Campagne agricole août-juillet oct.-sept. pour le soja	2004 -2005	2005 -2006e	2006 -2007p
	.....millions de tonnes.....		
Canola	7,73	9,66	8,49
Soja	3,05	3,16	3,29

[1] demande potentielle de biodiésel à une teneur de 2 %
[2] Canola : août à juill.; soja : oct. à sept.
e : estimation; p : prévision – AAC, octobre 2006
Source : Statistique Canada

BESOINS EN CHARGE D'ALIMENTATION POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF EN MATIÈRE D'UTILISATION DE CARBURANT RENOUVELABLE

		Scénario 1	Scénario 2		Scénario 1	Scénario 2
	Utilisation annuelle[1]	Teneur de 5 % de bio-carburant	2 % biodiésel >5 % éthanol	Charge d'alimen-tation	Besoins en charge d'alimentation pour bio-carburant à 5%[2]	Besoins en charge d'alimentation rajustés[3]
	milliards de litres			millions de tonnes		
Diésel	18	0,9	0,36	Canola	1,71	0,56
				Soja	0,09	0,03
				Total partiel	**1,80**	**0,59**
Essence	44	2,2	2,74	Maïs	3,67	4,57
				Blé	1,84	2,29
				Total partiel	**5,51**	**6,86**
Total	**62**	**3,1**	**3,1**	**Total**	**7,31**	**7,45**

[1] Prévision d'AAC fondée sur les données de RNCan;
[2] Rajustés en fonction du biodiésel produit à partir de la graisse animale
[3] rajusté en fonction d'une teneur en biodiésel de 2 % plutôt que de 5 % et du biodiésel produit à partir de la graisse animale
Source : AAC

production de biodiésel. Cette hausse de la demande nécessitera une augmentation de la superficie cultivée, du rendement en huile et du rendement des plantes.

Il serait possible d'augmenter les superficies ensemencées en canola en resserrant la rotation des cultures d'une année sur trois au Manitoba et en Alberta et de deux années sur cinq en Saskatchewan. Il serait aussi possible d'accroître les superficies ensemencées en canola dans les régions plus sèches du sud de la Saskatchewan et de l'Alberta en distribuant et en adoptant des variétés de canola fondées sur la *brassica juncea* qui tolèrent mieux la sécheresse.

La teneur en huile du canola pourrait être accrue de 2 %, soit à 44 % plutôt que les 42 % actuels. Selon la réglementation actuelle sur la classification, les producteurs sont payés en fonction du rendement et non de la teneur en huile. Une prime pour la teneur en huile inciterait les agriculteurs à accroître la teneur en huile et à choisir des variétés à plus grande teneur en huile, tout en adaptant leurs pratiques culturales.

L'augmentation de la production de canola peut être soutenue par une croissance annuelle prévue de 2 % des rendements à moyen terme à mesure que les agriculteurs continuent d'adopter de nouvelles variétés hybrides à plus forte teneur en huile. Les meilleures variétés hybrides en cours de développement ont obtenu un rendement supérieur aux variétés témoins de 28 % à 32 % dans le cadre du programme d'essai des variétés du canola dans les Prairies. Une enquête de suivi réalisée auprès des sélectionneurs de canola révèle donc que ces derniers demeurent convaincus que les rendements du canola continueront d'augmenter au rythme actuel. Selon le Conseil canadien du canola, les progrès des pratiques culturales et de sélection permettent d'affirmer que le canola possède le potentiel génétique nécessaire pour produire un rendement de quatre tonnes par hectare (t/ha), comparativement au rendement de 1,83 t/ha obtenu en 2005-2006.

Une croissance mondiale du biodiésel à l'appui des prix de canola

Si le Canada, l'UE et les États-Unis s'efforcent d'élargir leurs secteurs du biodiésel, alors cela aura une incidence considérable sur la production et les prix des graines oléagineuses. Selon certaines études, les besoins en huile végétale pourraient faire grimper les prix de l'huile de soja d'au plus 15 %. Toutefois, l'huile de soja est un produit lié au tourteau de soja. Il faudra vendre le tourteau de soja excédentaire dans un marché déjà alimenté par des stocks croissants de drêches sèches de distillerie avec solubles. Par conséquent, les prix du tourteau de soja devraient diminuer d'au plus 10 %, ce qui se traduira par une diminution générale de 0,1 % des prix du soja.

En revanche, les prix du canola devraient augmenter de 10 % environ, entraînant une transition vers la production du canola au détriment des superficies en céréales, ce qui entraînera une légère hausse des prix du blé, du maïs et de l'orge.

LE CANADA : LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE CARBURANTS RENOUVELABLES

Le gouvernement fédéral collabore avec les provinces pour élaborer une stratégie nationale intégrée sur les carburants renouvelables et respecter ses engagements quant à l'atteinte d'un contenu renouvelable moyen de 5 % dans le carburant de transport au Canada d'ici à 2010. Les ministres responsables des carburants renouvelables se sont rencontrés en mai et ils ont convenu de préparer une stratégie nationale sur les carburants renouvelables.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a annoncé, pour cet exercice, le versement d'une somme de 10 millions de dollars à l'Initiative de débouchés des biocarburants pour les producteurs dans le but d'aider les producteurs à préparer des projets d'entreprise solides et de réaliser des études de faisabilité et d'autres analyses à l'appui de la création et de l'expansion de la capacité de production de biocarburants. Le 20 septembre 2006, 5 M$ ont été débloqués aux fins de l'Initiative. Le gouvernement soutient aussi les possibilités relatives aux biocarburants en versant un montant supplémentaire unique de 1 million de dollars à l'actuelle Initiative de développement coopératif. Ce financement aidera les particuliers, les groupes et les collectivités qui souhaitent mettre sur pied des coopératives dans le but de tirer avantage des possibilités associées aux biocarburants et d'autres activités à valeur ajoutée.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec:

Chris Beckman,
analyste principal/l
Tél. : (204) 984-4929
Courriel : beckmac@agr.gc.ca

© Sa Majesté du chef du Canada, 2006

Version électronique disponible à www.agr.gc.ca/mad-dam/

ISSN 1207-6228
No d'AAC 2081/F

Le Bulletin bimensuel est publié par :
la Division de l'analyse du marché,
Direction de la recherche et de l'analyse
Direction générale des politiques stratégiques
Agriculture et Agroalimentaire Canada.
303, rue Main, pièce 500
Winnipeg (Manitoba) Canada R3C 3G7
Téléphone : 204-983-8473
Télécopieur : 204-983-5524

Directrice : Maggie Liu
Chef : Fred Oleson
Directeur de la rédaction : Chris Beckman

Pour recevoir un abonnement gratuit, veuillez transmettre votre adresse électronique à bulletin@agr.gc.ca.

Publié aussi en anglais sous le titre de :
Bi-weekly Bulletin
ISSN 1207-621X
No d'AAC 2081/E

© Imprimé sur papier recyclé

Bien que la Division de l'analyse du marché assume l'entière responsabilité de l'information présentée dans ce document, elle tient à reconnaître les organismes suivants qui ont contribué à sa préparation :
Canadian Canola Growers Association, Conseil canadien du canola, Direction générale des programmes financiers pour l'agriculture (AAC)